

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**A PREPARAÇÃO DO RIO DE JANEIRO PARA OS
JOGOS OLÍMPICOS DE 2016 E OS IMPACTOS
SOCIOECONÔMICOS DESIGUAIS**

ALAN DE SEQUEIRA BATISTA CAMPOS
matrícula nº 112087873

ORIENTADOR: Prof. Dr. Luiz Martins de Melo

ABRIL 2018

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**A PREPARAÇÃO DO RIO DE JANEIRO PARA OS
JOGOS OLÍMPICOS DE 2016 E OS IMPACTOS
SOCIOECONÔMICOS DESIGUAIS**

ALAN DE SEQUEIRA BATISTA CAMPOS
matrícula nº 112087873

ORIENTADOR: Prof. Dr. Luiz Martins de Melo

ABRIL 2018

As opiniões expressas neste trabalho são da exclusiva responsabilidade do autor

AGRADECIMENTOS

Agradeço sobretudo à minha família, pois crescer rodeado de amor e carinho é fundamental. Meus irmãos, Artur e Bernardo, pelos exemplos e cumplicidade. E meus pais, Guilherme e Miriam, por sempre botarem educação e bem-estar dos filhos acima de tudo. Serei eternamente grato por nunca terem deixado faltar nada, por fornecerem muito mais que o básico e proporcionarem a estrutura que transformou o caminho que percorri consideravelmente mais fácil. Em um mundo de oportunidades desiguais, reconhecer privilégios é necessário. Para mim, é como se metade do percurso tivesse sido percorrido por eles, então é mais que justo compartilhar igualmente essa conquista com os dois.

Agradeço à minha namorada, Amanda, pelo exemplo de excelência. Por ser minha parceira e dupla para conquistar o mundo. Com ela eu pretendo celebrar muitas outras conquistas nessa vida.

Agradeço ao Colégio Santo Inácio e ao Instituto de Economia da UFRJ pelo aprendizado que obtive. Meu sincero obrigado para todos professores e funcionários que compartilharam comigo essa trajetória e contribuíram em minha formação. E à empresa Júnior Ayra Consultoria pelos meses de trabalho e a experiência certamente acrescentadora à minha vida profissional.

Por fim, um agradecimento mais que especial à Associação Atlética Acadêmica do Instituto de Economia da UFRJ. Em uma monografia que fala sobre “Legado”, essa menção se torna ainda mais cabível. Agradeço aos amigos Gustavo Waga, Guilherme Kudsi, Matheus Pissurno e Rafael Marinho por compartilharem o sonho de tirá-la do papel. Ao Diego Menescal, Victor Barroso, Paulo Camargo, Rachel Abreu e outros muitos integrantes, por terem aceitado vestir essa camisa com a gente, doando amor e muito esforço, e sendo também peças fundamentais dessa magnífica história. Este é o nosso legado, é o que deixamos, e me orgulho disso. Olhar para trás e ver todas as vidas que foram impactadas por essa criação é algo que me deixará para sempre feliz. E saber que muitas ainda serão é de uma satisfação sem igual.

RESUMO

Esta monografia avalia, do ponto de vista social, os impactos no setor imobiliário e na mobilidade urbana causados pela realização dos megaeventos esportivos no Rio de Janeiro na presente década, principalmente pelos Jogos Olímpicos de 2016. A questão central é levantar as mudanças realizadas e identificar quem foram os esquecidos e os beneficiados por tais transformações. Foram analisadas notícias, artigos acadêmicos e relatórios sobre estes megaeventos. Ao debater os impactos causados espera-se contribuir para o avanço da análise acerca do “Legado Olímpico” que supostamente teria sido deixado para a população carioca e o surgimento de novas denúncias sobre todas as desigualdades empregadas durante a preparação desses e de futuros eventos na cidade do Rio.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; megaeventos; olimpíadas; legado.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	7
I – SALDO IMOBILIÁRIO. SOB A PERSPECTIVA IMOBILIÁRIA E O DIREITO À CIDADE, OS IMPACTOS DESIGUAIS DA RIO 2016 SOBRE AS DIFERENTES REGIÕES E CLASSES DA POPULAÇÃO CARIOCA	10
II – MOBILIDADE URBANA. AS OBRAS DE MOBILIDADE DECORRENTES DA REALIZAÇÃO DOS JOGOS OLÍMPICOS 2016 E O IMPACTO DESIGUAL NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO	15
II.1 - Linha 4 do metrô	19
II.2 - VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).....	21
II.3 - BRT (Bus Rapid Transit).....	23
II.3.1 - BRT TransOeste.....	24
II.3.2 - BRT TransOlímpica.....	24
II.3.3 - BRT TransCarioca.....	25
II.3.4 - BRT TransBrasil.....	25
II.4 - Considerações finais	28
CONCLUSÃO.....	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	35
ANEXO A	37

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A geografia dos reassentamentos	12
Figura 2: Tempos de viagem do metrô, Estação Jardim Oceânico	20
Figura 3: Mapa do Metrô	21
Figura 4: Mapa do VLT Carioca	23
Figura 5: Rede de Transporte de Alta Capacidade do Rio em 2016	23
Figura 6: Esquema dos Tempos nos Trechos de uma Viagem Completa do Usuário ..	27
Figura 7: Mapa do BRT	28
Figura 8: Linhas de BRT e distribuição na Região Metropolitana do Rio de Janeiro ..	29

LISTA DE TABELAS

Tabela 2: Previsão de aplicação de recursos da Copa do Mundo 2014 na Cidade do Rio de Janeiro, setembro de 2013	17
Tabela 3: Principais projetos de transporte coletivo em andamento no Rio de Janeiro em 2013	18
Tabela 4: Ganho Médio de Tempo na Viagem com a Implantação do BRT TransCarioca	26
Tabela 1: Valorização imobiliária na cidade do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014	37

INTRODUÇÃO

A busca por um entendimento acerca da realização da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, sediados no Rio de Janeiro, e os impactos socioeconômicos causados na cidade, me fez procurar informações sobre o tema com meu orientador e outros professores que detinham certo conhecimento sobre o assunto. Fui orientado a ler dois livros, que certamente me trariam embasamento para escrever sobre tais impactos. São eles: “Rio de Janeiro: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016” e “Depois dos Jogos: Pensando no Rio para o pós 2016”. Por sua vez, estes livros mencionaram diversas fontes em que pude estudar e analisar os impactos socioeconômicos e, em conjunto, estes dois livros junto às fontes mencionadas definiram o caminho que segui para elaborar esta monografia de final de curso.

Ao analisar o projeto urbano de reestruturação da cidade do Rio de Janeiro decorrente do recebimento dos dois últimos megaeventos esportivos, verifica-se que os investimentos foram feitos de forma desigual pelo território da cidade. Esta análise aquece o questionamento acerca do chamado “Legado Social”, nome dado às melhorias e benefícios que a realização desses megaeventos traria e que ficaria à serviço da população mesmo após o término das competições. E de certa forma, ao estudar as obras realizadas pertencentes ao “Projeto Olímpico”, nota-se que tais ações de fato trouxeram alguns benefícios e, portanto, que o tal legado existe. Mas qual a parcela da população que é verdadeiramente beneficiada por eles? Quais setores da sociedade usufruem de tais melhorias em suas rotinas? São essas as questões que tentarei responder neste documento, identificando os reais impactos causados e denunciando as desigualdades do processo.

A escolha do tema adveio, principalmente, por ser pautado em um acontecimento recente e que gera debates de muita pertinência acerca do resultado socioeconômico entregue. Muito é discutido sobre o efeito das Olimpíadas em nossa cidade e, provavelmente, ainda será pauta levantada pelas próximas várias gerações, uma vez que possibilitou à grande parte da população sentir de maneira direta ou indireta os impactos causados por este grande evento internacional. Além do mais, não é comum sediar os Jogos Olímpicos, que acontecem apenas de quatro em quatro anos e reveza sua sede dentre as milhares grandes cidades do mundo. Analisar as mudanças e transformações, identificando os que se beneficiaram e os que tiveram prejuízo, nos

ajuda a ter maior noção a respeito do “Legado Olímpico” e a emitir uma opinião mais embasada sobre o assunto.

Foi a partir de um trabalho para a empresa alemã Adidas durante o período dos Jogos que me veio o interesse em desvendar os resultados do Projeto Olímpico e identificar as desigualdades cometidas, uma vez que pude acompanhar de perto a dinâmica do evento e conversar com pessoas que já haviam vivenciado todas as Olimpíadas das últimas décadas. Em muitas dessas conversas fui alertado da importância do legado e da necessidade de deixar melhorias para os habitantes da cidade-sede após o término desses eventos para considerar o saldo socioeconômico positivo. Outro alerta importante que me deram foi o caráter na maioria das vezes desigual desse legado, o qual costuma beneficiar apenas uma pequena parte da população.

Falar do setor imobiliário e do direito à cidade, que para muitos foi infringido, se torna essencial. O que se observa é que, um ano e meio após o fim da Rio 2016, os impactos causados pela realização dos Jogos foi consideravelmente desigual. Milhares de famílias tiveram que readaptar suas vidas em condições piores a que viviam antes das transformações ocorridas. Por outro lado, grandes empresas de obras públicas e do setor imobiliário, conglomerados financeiros e do setor turístico parecem ter comandado as tomadas de decisões a respeito dos investimentos que seriam feitos, e com isso obtiveram benefícios desproporcionais aos que o restante da população obteve, ainda mais se comparado às classes social historicamente desfavorecidas.

Portanto, o primeiro capítulo vai levantar essas desigualdades e denunciar os processos de remoção de suas moradias que muitas famílias foram submetidas. Para isso, diversos artigos acerca do assunto foram consultados, contribuindo com diferentes opiniões e bastante conteúdo a respeito das remoções e da valorização desigual das diferentes regiões da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

No capítulo 2 o enfoque será a mobilidade urbana. Primeiramente será feita uma contextualização, contando um pouco da história da evolução dos meios de transporte no Rio de Janeiro e explicando os acontecimentos nas últimas décadas que fizeram com que chegássemos à situação caótica de mobilidade vivida pelos habitantes da metrópole carioca no período pré-anúncio do Rio como cidade-sede dos recentes megaeventos. Após apresentação do contexto, serão identificadas e apresentadas as principais implementações neste segmento e os efeitos surtidos no cotidiano das diferentes classes da população, apontando mais uma vez algumas desigualdades cometidas durante este processo de mudanças no cenário da mobilidade urbana.

Para concluir, retomamos as análises principais de cada capítulo e tentamos definir o saldo final relativo aos impactos mobiliários e às transformações de mobilidade, que propuseram reestruturar a dinâmica urbana, e que ocorreram por conta da preparação para a Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016. Será reafirmada a desigualdade referente a concentração dos investimentos e o foco dado para o desenvolvimento de centralidades às custas de grande transtorno para com as classes sociais historicamente marginalizadas e esquecimento dos reais problemas vividos por grande parte da população, que parece ter sido simplesmente “esquecida”.

CAPÍTULO I – SALDO IMOBILIÁRIO. SOB A PERSPECTIVA IMOBILIÁRIA E O DIREITO À CIDADE, OS IMPACTOS DESIGUAIS DA RIO 2016 SOBRE AS DIFERENTES REGIÕES E CLASSES DA POPULAÇÃO CARIOCA.

Quando uma cidade recebe um megaevento esportivo, seja ele qual for, seus moradores anseiam que um legado seja deixado e que, de alguma maneira, os beneficie. No caso das Olimpíadas, espera-se o chamado “Legado Olímpico”. Como um evento dessa magnitude demanda por inúmeras obras de mobilidade e infraestrutura, cria-se a expectativa de que os habitantes da cidade-sede possam usufruir das novas instalações, das melhorias urbanas e, por consequência, dispor de uma melhor qualidade de vida após o término da competição.

No entanto, dezoito meses após o encerramento dos Jogos, o que se observa é que para muitas famílias que viviam na metrópole carioca, sediar as Olimpíadas na própria cidade se transformou em um desagradável transtorno. Isso por conta das milhares remoções causadas pelas obras de construção das arenas necessárias para a realização dos eventos esportivos e pelo processo de reurbanização da cidade, concentrado nas áreas mais centrais e valorizadas do perímetro urbano. Tal processo esteve, a todo o tempo, diretamente submisso aos interesses privados, ligados principalmente ao setor imobiliário, às grandes empresas de obras públicas, aos conglomerados financeiros e ao setor turístico. (GAFFNEY, 2012)

Estas intervenções afetaram diversas áreas ocupadas por populações de baixa renda, que apresentavam situações fundiárias irregulares e que foram ocupadas ao longo do tempo por terem sido negligenciadas pelo poder público, e desprezadas pelo setor imobiliário por décadas.

Com o anúncio da realização da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, a previsão de intervenções urbanísticas nestas regiões, por tempos esquecidas pelos agentes econômicos e do governo, passaram a ser do interesse do setor imobiliário. Sendo assim, assistiu-se um intenso processo de remoções promovido pelo poder público e pela dinâmica do mercado. Inclusive discute-se bastante o nítido desrespeito ao direito à cidade, humanos, sociais e individuais que puderam ser observados em diversos casos de remoção.

Além disso, as intervenções revelaram grande incapacidade do Estado em promover a inclusão social dos diferentes grupos sociais à cidade, e a adoção de um padrão de intervenção desigual, focado em certas áreas do município com capacidade de

atração de investimentos, subordinando as políticas aos interesses de grandes grupos econômicos e financeiros. Foram os projetos considerados estratégicos que determinaram as comunidades que podiam permanecer e aquelas que precisaram ser removidas. Todas essas intervenções sendo legitimadas pelo discurso do desenvolvimento e do legado social, e de forma subsidiária, pelo discurso da ordem, da ilegalidade fundiária e do risco ambiental. Ou seja, o poder público utilizou como justificativa para as remoções o suposto interesse público das obras que foram realizadas e que beneficiariam a todos que vivem na cidade, como por exemplo o Porto Maravilha, as linhas de BRTs e as obras no entorno do Maracanã, além do fato das comunidades estarem localizadas nas áreas de intervenção ou em áreas de risco não urbanizáveis.

Simultaneamente aos despejos, houve oferta de empreendimentos de habitação de interesse social que foram utilizados para realocação das famílias removidas. Caracterizando assim, o projeto olímpico como um projeto que ampliou a segregação socioespacial através de mecanismos de realocação das classes de mais baixa renda pelo território do Rio.

De modo geral, as famílias despejadas tinham opção de receber uma indenização ou um imóvel dos programas de habitação do governo federal ou estadual. O problema do primeiro é que este ressarcimento financeiro, feito a partir da avaliação material das perdas, geralmente era irrisório, dada a pobreza e situação irregular da maioria das comunidades removidas, logo, incapaz de garantir acesso a outro imóvel situado nas proximidades da antiga residência. No segundo caso, as opções de reassentamento em moradias do Programa Minha Casa Minha Vida contribuíram para a segregação socioeconômica na cidade, já que mais da metade das unidades habitacionais estavam localizados no extremo da zona oeste, que além de possuírem baixa cobertura de infraestrutura urbana (transporte, saneamento, pavimentação das ruas) são distantes dos principais locais de oferta de trabalho, lazer, estudo e saúde. Dessa forma, os reassentados acabaram perdendo relações sociais, familiares e de trabalho. (GAFFNEY, 2012)

No período pós-remoção, muitos reclamaram ter piorado significativamente suas condições de vida, pois uns perderam empregos, outros passaram a levar horas para chegar ao local de trabalho, diversas crianças perderam o ano escolar, muitos tiveram suas redes de sociabilidade dissolvidas, entre outros problemas. Além disso, em diversos casos a nova habitação em pouco tempo começou a apresentar problemas associados à qualidade da obra. E para piorar, além desses contratempos, vários desses empreendimentos foram rapidamente controlados por grupos milicianos, que

estabeleceram regras de sociabilidade e cobraram taxas de segurança dos novos moradores. Vale ressaltar aqui a ilegalidade na política de reassentamento utilizada no período de preparação pras Olimpíadas, visto que foi em direção contrária ao estabelecido pela Lei Orgânica do Município (artigo 429)¹, que determina que o reassentamento deveria ocorrer nas proximidades da antiga residência. (ORLANDO ALVES, 2012)

Na figura abaixo podemos ver o movimento de deslocamento das famílias despejadas:

Figura 1: A geografia dos reassentamentos



Fonte: Fabio Sasaki (2016)

Reparemos que os círculos azuis concentram os principais locais de competição dos Jogos, os pontos laranja representam as comunidades onde houveram remoções e os ícones de edifícios representam os conjuntos habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida. Pelo movimento das linhas brancas no mapa, observamos onde os moradores viviam e para onde eles foram removidos. Fica nítida a promoção da segregação

¹Fonte:
<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/Organica.nsf/24fb20fe68103aa203256493006a7e0a/76beb19da1b8d4ae0325649d00530600?OpenDocument>

socioespacial e o modo como eles foram transferidos para locais mais afastados da região mais central do Rio, onde se concentram a maioria dos empregos.

Para se ter ideia da dimensão dos números que essas remoções representam, mais de 22 mil famílias ²foram despejadas no Rio de Janeiro, o que significa o período histórico com o maior número de remoções na cidade, todas ocasionadas pelos projetos do mundial de futebol e das olimpíadas. Este processo serviu para beneficiar investimentos imobiliários e turísticos. Também alimentou a especulação imobiliária, ocorrida a partir da valorização dos terrenos onde ocorreram as obras públicas de melhoria dos entornos e dos serviços. Após as obras para as Olimpíadas do Rio, grandes investidores acabaram se beneficiando com o aumento dos preços de seus terrenos e imóveis a partir dos gastos governamentais na região. E por fim, alimentou-se também um processo chamado de gentrificação, cujo conceito é o movimento de substituição por meio da saída de pessoas de baixa renda para entrada de outras com maior poder aquisitivo. Esse deslocamento aconteceu através do aumento dos valores dos imóveis e aluguéis por melhorias nos serviços públicos e privados nas regiões que receberam as obras para as Olimpíadas. Isto porque, como não se pode retirar toda a população das áreas valorizadas, a outra faceta das intervenções em habitação são as Unidades de Polícia Pacificadora (UPP) nas favelas. Porém, com a pacificação, há um aumento do valor do solo urbano nestas comunidades, aumentando assim o preço dos aluguéis e da compra/venda de moradias. Nestas áreas, um conjunto de serviços como água, luz e TV a cabo passaram a ser legalizados, gerando impactos no custo de vida dessa população que se vê obrigada a encontrar outro local de moradia onde o solo urbano seja menos valorizado na cidade, áreas mais periféricas, com piores serviços e baixa qualidade de vida. No Rio de Janeiro, a Vila Autódromo e a favela do Vidigal são algumas das regiões que mais sofreram com o processo de gentrificação. (DEMIAN CASTRO, 2012)

A análise da reestruturação urbana vinculada ao projeto olímpico no Rio aponta uma política desigual de valorização imobiliária a partir da realização de obras de mobilidade, construção e reforma de arenas esportivas e instalação das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP) em regiões de expansão do capital imobiliário, como Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Curicica, Vargem Grande, Centro e Maracanã, e em áreas de interesse turístico e de residência da elite, como a Zona Sul carioca (área mais valorizada da cidade). O resultado disso foi um grande aumento dos preços dos imóveis nessas

² Fonte: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/porto-maravilha-erros-e-acertos-da-parceria-entre-publico-e-privado-na-readequacao-de-espacos-publicos-c4wbzcxii8d96a152m5axv9g9>

regiões de interesse. Entre o período de janeiro de 2008 e abril de 2014, conforme pode ser observado na Tabela 1, no anexo A, a valorização dos imóveis chegou a 200% em alguns bairros, e em muitos casos ultrapassou esse valor. A zona central da cidade, que inclui as Regiões Administrativas Portuária, Centro e Rio Comprido, possuiu a maioria de seus bairros com valorização acima de 200% com destaque para os bairros de Cidade Nova, Estácio e Rio Comprido, que tiveram variação de 366,35%, 433,91% e 339,69% respectivamente. Ainda na zona central, os bairros Saúde e Gamboa, que fazem parte da região portuária, sofreram valorização de 286,52% e 346,3% respectivamente, devido aos investimentos da Operação Urbana Porto Maravilha. Próximo ao estádio do Maracanã, o destaque é para o bairro da Praça da Bandeira (320,80%), e para o próprio bairro do Maracanã (291,67%). Na Zona Sul, que já possuía valores de solo urbano bastante elevados em diversos dos seus bairros, o destaque é para o Vidigal, que teve uma valorização em 477,3%. A favela recebeu uma Unidade de Polícia Pacificadora no ano de 2012 e passou a ser alvo de diversos interesses, de produtores culturais, comerciantes, setor hoteleiro e também do setor imobiliário, passando a receber diversos turistas e também novos moradores pertencentes a um estrato de renda mais elevado. Nos bairros da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, área de concentração dos investimentos para as Olimpíadas de 2016, verifica-se grande valorização imobiliária, principalmente nos bairros que estão localizados nas proximidades do parque olímpico, tais como: Curicica (202,64%), Camorim (223,70%) e Gardênia Azul (203,90%). As taxas de variação da valorização imobiliária que estão apresentadas na Tabela 1 em anexo, a partir de dados do FIPE/ZAP, fornece destaque para algumas Regiões Administrativas (RA) do município, especialmente aquelas em que as taxas foram mais elevadas. (FIPE/ZAP, 2014)

Portanto, conclui-se que o maior beneficiado foi o setor imobiliário, que ganhou na valorização das áreas de centralidade, onde ocorreram os maiores investimentos, e também na construção de grande quantidade de habitações de interesse social subsidiadas pelo governo, em áreas onde o preço da terra era muito baixo. Tanto no caso das remoções quanto na transferência de grandes quantidades de terras públicas, percebe-se que na construção da cidade olímpica, a ação do poder público foi muito mais pautada pelos interesses privados do que para uma melhoria substancial da vida cotidiana de boa parte da população, especialmente aquelas historicamente menos favorecidas. O favorecimento de donos de terras, empreiteiras e empresas do setor imobiliário, foi base de vários projetos, em alguns casos através da parceria público-privada que vinha sendo cada vez mais adotada pelos governadores do Rio. Por exemplo, em relação ao Parque

Olímpico, para a construção da infraestrutura e parte das instalações, a prefeitura realizou uma concessão administrativa na modalidade parceria público-privada através do Consórcio Rio Mais, composto pelas construtoras Norberto Odebrecht, Andrade Gutierrez e Carvalho Hosken. A Carvallho Hosken era também a principal proprietária de terras do entorno do Parque Olímpico, portanto, principal beneficiária da valorização imobiliária gerada pelas obras. O consórcio recebeu, além de uma contraprestação mensal e bônus em dinheiro pela conclusão de etapas, terras públicas também vinculadas à conclusão de etapas. A terra pública foi subvalorizada na operação, garantindo assim, às construtoras, também um ganho fundiário baseado nos investimentos públicos. Por outro lado, as moradias do programa Minha Casa Minha Vida não foram construídas nas áreas beneficiadas com os investimentos públicos, ao contrário, como mostra a figura 1, foram concentradas nas áreas mais periféricas da cidade. Ou seja, mais pobres tiveram seus ativos despossuídos e espoliados e passaram a ter que reproduzir sua sobrevivência em áreas mais periféricas, tendo o seu direito à cidade cada vez mais reduzido. (PATRÍCIA NOVAES, 2012)

CAPÍTULO II – MOBILIDADE URBANA. AS OBRAS DE MOBILIDADE DECORRENTES DA REALIZAÇÃO DOS JOGOS OLÍMPICOS 2016 E O IMPACTO DESIGUAL NO COTIDIANO DA POPULAÇÃO.

Para fazer a contextualização do cenário da mobilidade urbana do Rio de Janeiro no período pré-anúncio da realização dos Jogos, é preciso entender como chegamos a tais condições. As respostas à pergunta de por que chegamos ao ponto em que chegamos estão na forma de desenvolvimento das cidades junto com as políticas de transporte do passado. A década de 70 representa o período de consolidação da reorganização do sistema de mobilidade não só no Rio, mas também nas outras grandes cidades brasileiras. A partir desse período pudemos observar, primeiramente, a substituição dos transportes sobre trilhos para os ônibus e, depois, a consolidação do automóvel individual. O resultado desses acontecimentos foi o descontrolável crescimento do número de veículos particulares sobre as vias da cidade. Outro fator contributivo para chegarmos ao que chegou a ser chamado de “crise da mobilidade urbana” foram as profundas transformações ocorridas na medida em que o Brasil se consolidava como um país metropolitano. Na segunda metade dos anos 90 um alto número de pessoas migrou para a periferia, mas a oferta de emprego continuava concentrada no centro, implicando crescentes custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura essenciais à vida em cidade, principalmente de transporte. A indústria automobilística, assim como as políticas de incentivo à compra de carros, não parou de crescer nas últimas décadas. A preferência pelo modo de transporte individual em detrimento das formas coletivas de deslocamento, com o abandono dos investimentos em transporte de massa ao longo dos últimos cinquenta anos, se acentuou e fez chegarmos a situação precária de mobilidade que o Rio enfrentava no período pré-anúncio dos Jogos.

A crise da mobilidade e seu agravamento acontecem, antes de tudo, por uma crise do transporte coletivo. Esta insuficiência estrutural de serviços ferroviários na metrópole do Rio de Janeiro se traduziu por um sistema de transportes por ônibus, cuja oferta não é adequadamente distribuída em função das necessidades da região metropolitana. As principais regiões metropolitanas experimentaram, portanto, um aumento expressivo do número de automóveis e motocicletas, chegando ao ponto em que os privilegiados de outrora (usuários de carro) começaram a se confrontar também com situações desconfortáveis em sua mobilidade cotidiana. Nota-se então que o sistema precário de transportes passou a afetar todos os setores da sociedade, ainda que de maneira desigual,

mas fortalecendo a necessidade por obras e melhorias na infraestrutura urbana de mobilidade.

Ou seja, nas últimas décadas verificou-se aumento nas distâncias residência-trabalho, que por si só já provocou um aumento dos tempos de deslocamentos. Somado a isso aumentou o tempo médio de deslocamento na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, através da intensificação dos congestionamentos, fruto da explosão da motorização individual e da falta de investimentos em transporte coletivo. Resumindo, o modelo rodoviarista chegou ao limite e, se esses fatos já não eram suficientes para uma revolução dos meios de transporte na cidade, verificou-se também um crescimento no número de acidentes de trânsito e aumento da poluição, provocando resultados negativos para a saúde e o bem-estar da população. (LEGROUX, 2012)

Ao entender a situação de mobilidade que a cidade do Rio vivia, introduzida acima, se torna compreensível o uso do discurso e promessas de melhorias nas condições de mobilidade urbana como ponto central da legitimação e convencimento da população para a realização desses megaeventos, ao ponto de governos locais falarem de uma “revolução do transporte”, principalmente através da melhoria dos sistemas de transporte coletivo.

Sendo assim, a preparação para a Copa do Mundo 2014 e para as Olimpíadas 2016 fez com que o Rio de Janeiro recebesse volumosos investimentos em infraestrutura e projetos de mobilidade, provocando impactos profundos na dinâmica urbana e em aspectos da configuração socioespacial da cidade. Tendo em vista que as Olimpíadas se constituem em um evento de maior dimensão, o poder municipal tem como meta central a preparação da cidade para este acontecimento, concebendo a Copa do Mundo como uma etapa preparatória deste evento. Na tabela abaixo, portanto, verifica-se a previsão de aplicação de recursos da Copa do Mundo na cidade do Rio:

Tabela 2 – Previsão de aplicação de recursos da Copa do Mundo 2014 na Cidade do Rio de Janeiro, setembro de 2013

Tema	Nº Ações	Total previsto (R\$)	(%)
Valor total	9	3.416.890.000,00	100,0%
Aeroportos	3	443.650.000,00	13,0%
Desenvolvimento Turístico / Instalações complementares	2	56.640.000,00	1,7%
Estádios (Maracanã)	1	1.050.000.000,00	30,7%

Mobilidade Urbana	3	1.866.600.000,00	54,6%
-------------------	---	------------------	-------

Fonte: Portal da Copa 2014, do Governo Federal.

Os investimentos em mobilidade urbana representavam a maior parcela dos recursos, representando 54,6% dos gastos previstos. Estes números confirmam a importância da mobilidade urbana não somente para a realização dos Jogos, mas principalmente para a legitimação e aceitação do evento por parte da população. Para além dos discursos de marketing usado pelas esferas de governo responsáveis pela realização das Olimpíadas no Rio, questionaremos quais regiões urbanas, quais grupos sociais e que setores econômicos foram realmente beneficiados.

Para levantar os investimentos em transformação da mobilidade urbana do Rio de Janeiro, estimulada pela realização dos megaeventos sediados na cidade nos últimos anos, foi preciso analisar a matriz de responsabilidade da Copa e das Olimpíadas, bem como o Plano de Políticas Públicas adotado. As obras foram as seguintes: (i) Construção do Metrô Linha 4; (ii) Implantação de Sistemas Operacionais e de Material Rodante do Metrô Linha 4; (iii) Reformas de Estações Ferroviárias; (iv) Construção do VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos do Porto; (v) Construção do BRT Transolímpica – Construção da Via Expressa; (vi) Construção do BRT Transolímpica – Implantação da Conexão Magalhães Bastos – Deodoro; (vii) Construção do BRT Transolímpica – Desapropriações para implantação do BRT Transolímpica; (viii) Construção do BRT Transoeste - Construção do trecho Alvorada/Shopping Città América e conexão com Jardim Oceânico (integração Metrô linha 4); (ix) Duplicação do Elevado do Joá – Construção de complexo viário com túneis, elevado e pontes; (x) Obras no Viário da Barra - duplicação Salvador Allende e Abelardo Bueno e construção do terminal olímpico do BRT. (GOVERNO FEDERAL DO BRASIL, 2013)

Tabela 3 – Principais projetos de transporte coletivo em andamento no Rio de Janeiro em 2013

Projetos	Descrição	Custo (Milhões de R\$)
Trens	Renovação das estações, do sistema de sinalização e das vias ferroviárias, extensão de algumas linhas; aquisição de novos trens	2400
Metrô	Modernização da linha 1	438

	Modernização da linha 2	384
	Construção das linha 4 (Zona Sul - Barra da Tijuca)	7000
BRT	Transbrasil	1300
	Transcarioca	1500
	Transoeste	1001
	Transolímpica	1600
VLT	(Veículo Leve Sobre Trilhos)	1500
Teleféricos	Complexo do Alemão	210
	Morro da Providência	75
	Rocinha	700
	Total	18108

Fonte: GFB (2013)

Filtrando por análise do volume de investimentos empregado em cada obra e o tamanho dos impactos ocasionados, destacamos da tabela 3 as três grandes obras do VLT, BRT e da linha 4 do metrô, das quais análise mais aprofundada será feita a seguir.

II.1 - Linha 4 do metrô

A construção dos 16 quilômetros de trilhos e cinco estações entre Ipanema e Barra da Tijuca foi uma das maiores polêmicas da preparação olímpica. As obras, que começaram em 2010 sem preço definido, foram finalizadas custando quase o dobro do estimado. A obra custou R\$ 10,4 bilhões³, incluindo a integração com a linha 1, já existente. O valor representa mais de um quarto dos gastos na organização e infraestrutura para os Jogos. A linha 4 não estava prevista no Dossiê de Candidatura, a expansão do metrô iria apenas até a Gávea, a partir de onde um corredor de ônibus levaria o público até o Parque Olímpico da Barra. Após o Rio conquistar o direito de realizar as Olimpíadas, decidiu-se ampliar o metrô até o início da Barra (Jardim Oceânico).

Uma grande obra de infraestrutura urbana, como a construção de novas linhas de metrô, traz benefícios à mobilidade, à qualidade de vida da população e ao meio ambiente. Mas também é uma importante aliada da economia. A implantação da Linha 4 do Metrô (Barra da Tijuca – Ipanema) previa aumentar a produtividade no Rio de Janeiro e gerar uma economia de cerca de R\$ 883 milhões por ano com a redução do tempo de

³ Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/esporte/olimpiada-no-rio/2016/07/1797054-obra-mais-cara-da-olimpiada-linha-4-do-metro-sera-inaugurada-no-rio.shtml>

deslocamento entre a Barra e a Zona Sul. Ao longo dos 25 anos de concessão da nova linha do metrô, a economia chegaria a R\$ 22 bilhões.

Figura 2 – Tempos de viagem do metrô, Estação Jardim Oceânico



Tempos de Viagem	
Nossa Senhora da Paz – Jardim Oceânico	13 minutos
Jardim Oceânico – Botafogo	23 minutos
Jardim Oceânico – Carioca	34 minutos
Antero de Quental – São Conrado	3 minutos
Jardim Oceânico – Uruguaí	50 minutos
Antero de Quental – Jardim Oceânico	9 minutos
Jardim Oceânico – Pavuna	1h20, com transbordo
Antero de Quental – Carioca	24 minutos
São Conrado – Carioca	27 minutos

Fonte: Concessionária Rio Barra (2017)

Além do impacto no trânsito, com a melhora no tempo de viagem como pode ser verificado na figura 2, o estudo revelou também que a linha 4 contribuiria para a redução de acidentes, para o meio ambiente e até para a saúde da população, minimizando as poluições sonora e do ar. Com a nova linha, seriam retirados cerca de 4 mil veículos por hora em momentos de pico no eixo Barra – Zona Sul.

Estima-se uma média de 450 mil usuários da linha por dia para os 25 anos de concessão. Como da um vai economizar, em média, uma hora por dia com a utilização da nova linha, multiplica-se esse volume de horas pela média salarial dos usuários do metrô (R\$7,27/hora) e pelos dias úteis do ano, chegando a cerca de R\$ 883 milhões de economia por anos. Outra economia seria nos gastos com combustível, que seria de aproximadamente R\$ 24 milhões ao ano, considerando um valor médio de R\$ 3,80 por litro de combustível, que parecia ser razoável na época do estudo.⁴

Na figura 3 abaixo, observa-se a distribuição das estações do Metrô pelo município do rio:

⁴Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/rio-vai-economizar-883-milhoes-ao-ano-com-linha-4-do-metro-19824582>

Figura 3: Mapa do Metrô



Fonte: Concessionária Metrô Rio (2018)

II.2 – VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)

Ao longo de 28km de trilhos e 31 paradas, o VLT Carioca circula no Centro do Rio e na Região Portuária. A partir do VLT, os passageiros podem fazer a conexão com outros meios de transporte nas interligações com a rodoviária, a Central do Brasil (trens e metrô), barcas, navios e o aeroporto Santos Dumont, além dos BRTs, linhas de ônibus convencionais e o teleférico da Providência. O sistema tem capacidade de transportar 300 mil passageiros por dia, onde cada veículo do VLT pode transportar até 420 passageiros.

O VLT serve aos usuários dos diversos sistemas de transporte públicos e distribui passageiros nas regiões que compõem a área central da cidade. É considerado o meio de transporte público menos poluente, não apenas por usar a eletricidade como fonte de energia, mas também por não fazer barulho. Sua implantação total tem custo de R\$ 1,157 bilhão, segundo a Prefeitura do Rio e, quando completa, passará por bairros históricos centrais do Rio como Gamboa, Saúde, Santo Cristo e as favelas de Providência, Pedra Lisa, Moreira Pinto e São Diogo, e partes de São Cristóvão, Centro, Caju e Cidade Nova.

No andamento da obra, constantes atrasos e mínima comunicação do governo causaram muito transtorno aos moradores de Santo Cristo, Gamboa e Saúde, pois viviam dentro de locais das obras do VLT, caóticos, perigosos e sujos. Esta situação restringiu severamente a mobilidade, os negócios e meios de vida dentro do bairro no período de obras. Para abrir caminho para a construção e implementação da nova forma de transporte público do Rio, muitas linhas de ônibus foram cortadas fazendo com que os moradores tivessem que enfrentar falta de opção de transporte para ir ao trabalho, escola, ou casas de seus amigos e famílias. Aproximadamente 28 linhas de ônibus que atendiam aos moradores da Região do Porto com o acesso à Zona Sul e Zona Norte foram cortadas e 21 linhas foram encurtadas para permitir a construção do VLT. (BARBER, 2016)

Outra barreira ao acesso de transporte na região foi a retirada da Estrada Perimetral, demolida em 2013, para limpar a vista e o acesso à Baía de Guanabara, sendo substituída por dois túneis e uma via expressa. Porém a Perimetral foi, por décadas, uma importante rota de ônibus acessível para os habitantes da Região do Porto, enquanto o túnel e a via expressa são inacessíveis a eles. Além disso, com o objetivo de fazer espaço para as obras do VLT, centenas de árvores antigas que forneciam sombra aos pedestres foram cortadas.

Finalmente, a praticidade geral do VLT como uma solução de transporte para os moradores é questionada. Muitos disseram que o intervalo demorado entre a passagem de um trem e outro, que passam de 15 a 15 minutos ou mais, e a velocidade lenta não o torna uma forma eficiente de transporte. A construção e implementação do VLT não só tornou difícil para os moradores se locomoverem, como também teve impactos negativos nos pequenos negócios locais e na economia informal dos vendedores ambulantes na região. Vários pequenos restaurantes e negócios na Gamboa, por exemplo, tiveram que fechar porque os três anos de obras restringiram o fluxo de pedestres e parou completamente o fluxo de carros que costumava trazer consumidores. Logo, os impactos positivos para moradores de baixa renda da Região do Porto são altamente questionáveis. Para os que moravam por lá, houve muitos impactos negativos à medida que as transformações priorizavam majoritariamente a especulação imobiliária, entidades privadas, locais de eventos, o comércio formal, o turismo e a classe trabalhadora de média e alta renda da região central e portuária do Rio.

Na figura 4 abaixo, observa-se a distribuição das paradas do VLT ao longo da

região do porto e do centro do Rio:

Figura 4: Mapa do VLT Carioca

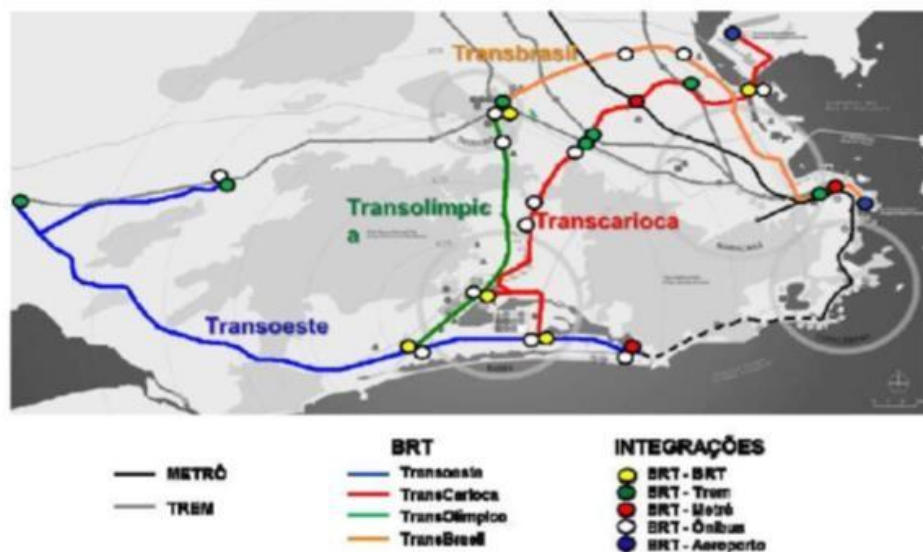


Fonte: Concessionária VLT Rio (2018)

II.3 – BRT (Bus Rapid Transit)

Dentre esses três principais investimentos em mobilidade urbana destaca-se a implantação do BRT, composto por quatro corredores de ônibus de grande capacidade, o BRT TransOeste, o BRT TransOlimpica, o BRT TransCarioca e o BRT TransBrasil, distribuídos ao longo do Rio conforme mostra a figura 5 abaixo.

Figura 5: Rede de Transporte de Alta Capacidade do Rio em 2016



Fonte: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (2013)

O denominado sistema BRT “Bus Rapid Transit” é uma alternativa cada vez mais reconhecida para a solução dos problemas de mobilidade urbana. Sua implementação exige menor investimento e seus sistemas oferecem um serviço de maior frequência e rapidez, alta capacidade, conforto, menos poluente e com boa cobertura de rede. Nesse sentido o BRT apresentou-se como proposta viável e realista para enfrentar os problemas de mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, uma vez que, além de serem atrativos aos ideais de transporte sustentável, possuem grande potencial de estímulo ao desenvolvimento das cidades.

O sistema é constituído hoje por três corredores em operação (TransCarioca, TransOlimpica e TransOeste) e um ainda em construção (a TransBrasil) que se integram aos demais meios de transporte da cidade. A prefeitura é a responsável pela implantação, construção da infraestrutura, urbanização e manutenção das vias, e as concessionárias são os responsáveis pelo serviço.

III.3.1 BRT TransOeste

O Corredor TransOeste é o principal conector da zona oeste do Rio com bairros da região norte, nas proximidades da Av. Brasil. Sua inauguração aconteceu em 2012, e hoje conta com 61 km de extensão, 60 estações e 4 terminais de paradas para ônibus articulados. O corredor se estende por seis quilômetros do Jardim Oceânico, onde faz integração com o Metrô até o Terminal Alvorada e a demanda atual é de cerca de 170.000 passageiros por dia. O intervalo entre os ônibus é de 3 minutos e são atendidos 12 bairros como: Barra da Tijuca, Recreio, Barra de Guaratiba, Santa Cruz, Campo Grande, Vargem Grande, Vargem Pequena e etc.

III.3.2 BRT TransOlimpica

O corredor foi inaugurado em 2016 e conta com 18 estações e 3 terminais, possuindo 26 km de faixa exclusiva. Em seu pleno funcionamento abrange 11 regiões e transporta em média 70 mil passageiros por dia, reduzindo o tempo de viagem em até 60% dos usuários que vão do Recreio até Deodoro.

O BRT TransOlimpica se integra aos trens da Supervia em Deodoro e Magalhães Bastos, criando uma alternativa que até então não existia entre esses modais. Outras 2 interligações que o corredor também faz é com o BRT TransCarioca e o TransOeste, no Recreio.

A TransOlimpica conecta a Barra, o Recreio, Camorim, Curicica, Taquara, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Vila Militar e Deodoro, beneficiando mais de 400 mil moradores e consolidando-se como alternativa à Linha Amarela para os habitantes da Baixada Fluminense e das áreas próximas à Avenida Brasil.

III.3.3 BRT TransCarioca

Este corredor foi inaugurado às vésperas da Copa do Mundo de 2014 e liga a Barra ao Galeão, na Ilha do Governador. Diariamente, 234 mil usuários circulam pelos 39 km e 45 estações do corredor que conectam 27 bairros das zonas norte e oeste.

Nas estações Madureira, Manaceia e Olaria, o BRT integra-se com os trens da Supervia e em Vicente de Carvalho faz integração com a linha 2 do Metrô.

III.3.4 BRT TransBrasil

O BRT TransBrasil, quando completo, terá grande importância em conectar a Baixada Fluminense e o Centro do Rio. O corredor terá 4 terminais e 28 estações, com média de distância de 1350 metros. Com a implementação deste BRT os ônibus que atualmente fazem o trajeto pelo qual o corredor passará, aumentarão sua velocidade média no percurso em aproximadamente 50%, atingindo algo em torno de 36km/h.

Para dimensionar a importância deste corredor, vale ressaltar que a Av. Brasil é a principal via que liga as regiões da zona Oeste e Norte com o centro do Rio, com acesso às Linhas Amarela e Vermelha, ponte Rio-Niterói e rodovia Washington Luiz, Presidente Dutra e Rio-Santos. Além disso o TransBrasil vai ter integração com os outros corredores: TransOlimpica, em Deodoro, e TransCarioca, na Ilha do Governador. Com expectativa de que sejam atendidos 820 mil passageiros por dia, se tornará o BRT com a maior demanda entre todos os já projetados e implantados no mundo.⁵

⁵ Fonte: <http://brtrio.com/conheca>

Considerando a importância do BRT TransCarioca, já em funcionamento desde meados de 2014, e sua semelhança em termos de operação e demanda com o BRT TransBrasil foi utilizado um estudo para a análise da eficiência do sistema BRT na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, realizado pela ITDP (Instituto de Políticas de Transportes & Desenvolvimento), que objetivou mensurar o impacto do funcionamento do BRT TransCarioca na mobilidade urbana do Rio de Janeiro, especificamente em relação as mudanças ocasionadas na locomoção de seus usuários, na qualidade da prestação do serviço, nos custos com transporte e nas emissões de gases na atmosfera da cidade.

O estudo teve seu desenvolvimento a partir de uma pesquisa de campo ocorrida em dezembro de 2014, com 1005 usuários do sistema entrevistados. Os impactos associados à operação do BRT foram significativos e claros, estando estes apontados de forma resumida nos parágrafos adiante.

Foram comparadas na Tabela 4 as médias de tempo levadas na viagem e na espera pelo transporte no Trecho Principal e a média do tempo total da viagem, para antes do BRT TransCarioca e depois do início das operações do corredor. Os dados foram obtidos a partir dos estudos feitos em campo.

A eficiência do sistema em termos de tempo de viagem, pode ser percebida na redução em 35% (38 minutos) do tempo total de deslocamento dos usuários, reduzindo da média de 109 minutos antes da implantação do BRT para 71 minutos após o início de sua operação.

Tabela 4: Ganho Médio de Tempo na Viagem com a Implantação do BRT TransCarioca.

	Tempo de Viagem Médio no Trecho Principal (min)	Tempo de Espera Médio no Trecho Principal (min)	Tempo de Viagem Médio nos Trecho Complementares (min)	Tempo Total Médio da Viagem (Origem-Destino) (min)	Tempo de Viagem Médio Alvorada-Fundão (min)
Situação Antes do BRT	64	17	28	109	208
Situação Atual com o BRT	27	10	33	71	75
Ganho (min)	37	7	-5	38	133

Ganho (%)	58%	41%	18%	35%	64%
-----------	-----	-----	-----	-----	-----

Fonte: Dados da Pesquisa ITDP e SMTR-RJ (2016)

Figura 6: Esquema dos Tempos nos Trechos de uma Viagem Completa do Usuário.

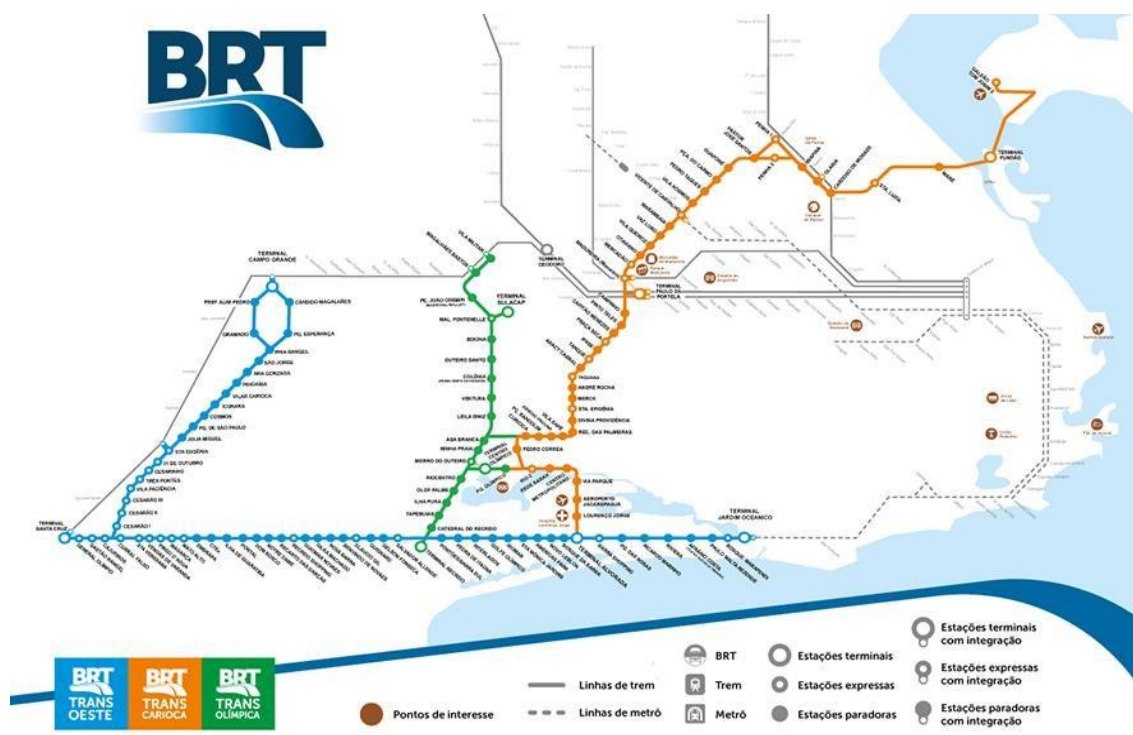


Fonte: ITDP (2016)

Para o passageiro que se transporta pelo BRT todos os dias úteis da semana, o sistema ocasiona ganho de praticamente 14 dias por ano nos deslocamentos diários, como mostra a figura 6 acima. Considerando uma média de 200 mil viagens por dia, esta economia representa mais de 46 milhões de horas por ano para todos os usuários do corredor, representando ganho de qualidade de vida e de produtividade econômica na região. O cálculo do tempo economizado com o novo modal pode ser feito, conservadoramente, utilizando um terço do salário mínimo por hora (R\$ 1,30) e multiplicado pela economia total em horas, que resulta em ganho de produtividade de aproximadamente 59,8 milhões de reais por ano.

Na figura 7 e 8 abaixo, verifica-se as estações de BRT e os percursos dos quatro corredores ao longo do Rio de Janeiro:

Figura 7: Mapa do BRT



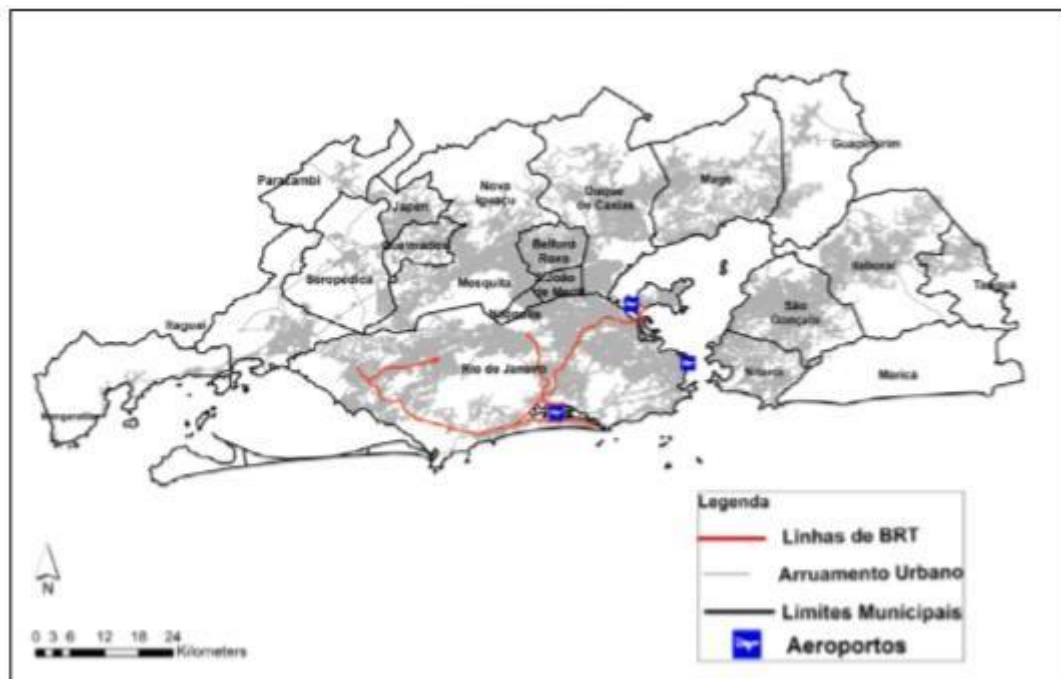
Fonte: Concessionária BRT Rio (2018)

III.4 Considerações finais

Portanto, ao levantar os investimentos, as obras realizadas e todas as transformações em mobilidade urbana provenientes do recebimento dos recentes megaeventos na cidade do Rio, principalmente dos Jogos Olímpicos de 2016, pode-se observar que um “Legado Olímpico” de fato foi deixado para a população. Porém, mais uma vez, de forma desigual.

Na reconfiguração urbana atual da metrópole do Rio de Janeiro, com o contexto e os investimentos em mobilidade e renovação urbana, observamos dois processos importantes para a reestruturação da cidade. O primeiro refere-se à renovação de centralidades antigas ou decadentes (zona sul e centro). Em segundo refere-se à consolidação de duas novas centralidades (Barra da Tijuca e Recreio). Para isso, vale lembrar que a maioria dos projetos ligados a esta reorganização do espaço urbano provocou a expropriação de comunidades de baixa renda e a realocação dos seus habitantes em periferias distantes.

Figura 8: Linhas de BRT e distribuição na Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: Site da Cidade Olímpica, do Governo Federal (2014)

O BRT, de todas as implementações impulsionadas por termos nos tornado cidade-sede de poderosos eventos, talvez tenha sido a melhoria de mais relevância e que pode ser sentida no dia a dia de grande parcela da população. Em termos de desenvolvimento socioeconômico e integração social da cidade, a implementação deste sistema de transporte causou impactos positivos significativamente maiores que os demais. A parcela de população beneficiada é muito maior que as do VLT e da Linha 4 do metrô, por exemplo. Parece que enfim o governo tem uma obra a que se orgulhar, mas não podemos deixar que apaguem os erros e as desigualdades cometidas no conjunto do projeto olímpico. Até porque, ter resultados melhores não significa necessariamente que tenha sido uma obra totalmente acertada e pensada em superar os grandes problemas da população. O próprio BRT foi uma obra desigual. Para além do discurso de um projeto de transporte coletivo para toda a população, serviu também para justificar a remoção de várias comunidades de baixa renda ao longo do corredor, e em áreas de alta valorização imobiliária como Barra da Tijuca e Recreio, além de, embora maior alcance que as demais obras, também não conseguir atender a demanda em escala metropolitana.

Na escala maior, a primeira desigualdade que pode ser apontada é que o projeto olímpico como um todo se concentrou em obras voltadas exclusivamente para o território da municipalidade do Rio, e na mobilidade urbana não foi diferente, esquecendo completamente os outros 19 municípios que integram a Região Metropolitana. Aproximadamente 2,9 milhões de pessoas se deslocam diariamente para trabalhar no interior da metrópole, destes, mais de 849 mil se deslocam de um município para outro⁶. E, em segundo lugar, a distribuição dos investimentos no interior do município do Rio é consideravelmente desigual, com enorme concentração na Zona Sul e Barra. Assim como a linha 4 do metrô, 3 das 4 linhas do BRT também priorizam o deslocamento de ida e volta da Barra da Tijuca. Pode-se questionar porque a maioria destes projetos conecta a Barra, que concentra apenas 4% dos empregos na escala metropolitana e recebeu mais benefícios do que a Baixada fluminense e a zona norte do Rio, onde mais de 1 milhão de pessoas se deslocam diariamente para trabalhar no centro da cidade do Rio de Janeiro.

Como no caso de muitas metrópoles da América do Sul, ao contrário das metrópoles norte-americanas, as áreas centrais têm um valor simbólico importante principalmente por ser nessas áreas onde se concentram historicamente as funções de residência das classes dominantes, além da quantidade maior em termos de oportunidades de trabalho e serviços urbanos. Com isso, essas áreas centrais tendem a adquirir valores monetário e simbólico ainda maiores. Para isso contribuem tanto a inexistência de um bom sistema de transportes, como a oferta restrita de serviços públicos, que fazem com que a população abastada resida em áreas densamente povoadas. Ou seja, uma característica da formação urbana da região metropolitana do Rio de Janeiro, sempre foi uma pressão pela ocupação das áreas centrais.

Mesmo que o VLT traga melhorias para a circulação na zona central e portuária do Rio de Janeiro, e, considerando a concentração histórica de investimentos e infraestruturas nas zonas centrais, a necessidade real da mobilidade na escala metropolitana foi mais uma vez esquecida, e, na zona portuária existe um processo intenso de valorização que expulsa direta ou indiretamente as populações mais vulneráveis. A distribuição territorial dos investimentos atuais em mobilidade reproduziu uma lógica desigual e histórica de organização do espaço. Portanto, a oportunidade de superar o

6

Fonte:
https://books.google.com.br/books?id=JmLfCgAAQBAJ&pg=PT287&lpg=PT287&dq=Segundo+o+Censo+Demogr%C3%A1fico+2010,+aproximadamente+2,9+milh%C3%B5es+de+pessoas+se+deslocam+diariamente+para+trabalhar+no+interior+da+metr%C3%B3pole.&source=bl&ots=9M492kNM0_&sig=72ozCnCivDcCLv_QBsryUEzjQyE&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwiWxbCm9q3aAhUHhJAKHVGdDJAQ6AEINzAC#v=onepage&q&f=false

desafio de planejar e financiar infraestruturas na escala metropolitana não foi aproveitado em razão da concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, reproduzindo práticas políticas concentradoras que tendem a acentuar as disparidades dentro da metrópole. Tais estratégias parecem desconsiderar a maioria dos problemas decorrentes dos grandes empecilhos enfrentados no deslocamento cotidiano dos trabalhadores em um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana. A chamada “revolução nos transportes” não pareceu ser, em grande escala, a solução definitiva para a crise da mobilidade, como prometeu o Poder Público. Ou seja, numa metrópole que tem 12 milhões de habitantes, a crise da mobilidade não será superada com investimento territorialmente concentrados, como foi o caso do Projeto Olímpico.

Sendo assim, se torna válido reforçar a ideia de que as intervenções ocorridas tenderam a atender significativamente mais aos interesses do mercado de terras do que as verdadeiras necessidades de circulação da população. Por último, consideramos que as estratégias territoriais tomadas não foram eficientes em minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada do Rio de Janeiro. Isto é, as intervenções não foram capazes de mudar a forma como o sistema de mobilidade se organiza ao ponto de prover benefícios líquidos à grande parcela da população. Sendo possível dizer que no desejo por uma “Cidade Olímpica”, produzimos uma metrópole cada vez menos preocupada em justiça socioespacial.

CONCLUSÃO

A partir da análise esboçada neste artigo, pode-se afirmar que a importância da Copa do Mundo e das Olimpíadas estaria vinculada ao processo de reestruturação da dinâmica urbana na Cidade do Rio de Janeiro, legitimado e possibilitado pelo discurso em torno das oportunidades de desenvolvimento econômico e do legado que estes eventos poderiam deixar. Após o estudo mais aprofundado no âmbito imobiliário e da mobilidade urbana, é fundamental definir se o saldo dos impactos sentidos pela população foi positivo ou negativo.

Observou-se que os investimentos foram concentrados em certas regiões do município, claramente na Barra, Zona Sul e no Centro do Rio, apontando que as decisões relativas estiveram subordinadas aos interesses imobiliários e econômicos. Isto é, para além do propagado legado social, percebeu-se a existência de certos agentes que foram mais beneficiados por esses investimentos. De fato, a própria ideia de legado pareceu legitimar um projeto que visou os lucros apropriados por certos agentes econômicos que enxergavam estes eventos esportivos como negócio, caminhando na direção de uma cidade mais desigual socialmente, sobretudo quando se considera a dimensão metropolitana.

Ao pensar nos impactos imobiliários, é sabido que investimento público de diferentes ordens gera valorização no preço das terras e dos imóveis. Assim, ao mapear os principais projetos de reestruturação urbana observamos os principais beneficiados, em maior parte, nesse caso, empreiteiras e proprietários de terra. Dessa forma, conforme a tabela 1 no primeiro capítulo, nota-se aumento exponencial do preço das moradias, na cidade como um todo, mas mais especificamente na Barra e adjacências, na região central do município, na Zona Sul, e no entorno do Maracanã. O problema é que, conjuntamente a isso, foram reproduzidas graves restrições no direito à moradia, especificamente através da política de remoções conduzida pela prefeitura, na maioria das vezes desrespeitando as legislações vigentes. Outro grande impacto que pudemos observar foram as remoções indiretas devido ao aumento dos preços dos aluguéis e do custo de vida, onde a população de mais baixa renda se viu obrigada a encontrar outro local de moradia onde o solo urbano fosse menos valorizado na cidade, ou seja, áreas mais periféricas, com piores serviços e baixa qualidade de vida. Em ambos os casos o que se percebeu foi um processo de realocação dos pobres na cidade em direção à áreas mais afastadas e abertura de novas

fronteiras para o capital imobiliário, seja onde essas pessoas foram realocadas, seja de onde elas foram retiradas.

Conclui-se que o maior beneficiado foi o setor imobiliário, que ganhou na valorização das áreas de centralidade, onde ocorreram os maiores investimentos, e também na construção de grande quantidade de habitações de interesse social subsidiadas pelo governo, em áreas onde o preço da terra era muito baixo. Tanto no caso das remoções quanto na transferência de grandes quantidades de terras públicas, percebe-se que na construção da cidade olímpica, a ação do poder público foi muito mais pautada pelos interesses privados do que para uma melhoria substancial da vida cotidiana de boa parte da população, especialmente aquelas historicamente menos favorecidas. Estas últimas realocadas em áreas que não foram beneficiadas com os investimentos públicos, ao contrário, ou seja, mais pobres tiveram seus ativos despossuídos e espoliados e passaram a ter que reproduzir sua sobrevivência em áreas mais periféricas, tendo o seu direito à cidade cada vez mais reduzido.

No caso da mobilidade urbana, questionou-se, em primeiro lugar, se os grandes projetos previstos para a realização da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 teriam sido as soluções definitivas para os graves problemas com os quais se defrontam diariamente os mais de 11 milhões de moradores da metrópole do Rio de Janeiro. Em outros termos, se o Rio de Janeiro de fato pôde experimentar uma revolução nos sistemas de transporte, isto é, se os tipos de modais de transporte implantados e suas localizações corresponderam às reais necessidades de deslocamento da maioria da população.

Após análise feita, percebe-se que as intervenções no campo da mobilidade urbana caminharam na direção da produção, reforço, renovação e resgate de centralidades. Os exemplos são bastante claros: Barra da Tijuca (produção de novas centralidades); Zona Sul (reforço de uma centralidade consolidada); e, Área Central, que vai do Porto à ao bairro de Santa Tereza. Assim, reforça a ideia de que essas intervenções atendem muito mais aos interesses do mercado de terras do que as reais necessidades de circulação da população. Percebe-se também que as estratégias territoriais adotadas não foram capazes de romper nem minimizar os efeitos da estrutura urbana fortemente segmentada da cidade metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, as intervenções não alteraram a organização do sistema de mobilidade ao ponto de gerar benefícios líquidos à grande parte população. Sendo possível encontrar muitas evidências de que o desejo por uma “Cidade Olímpica” produziu uma metrópole ainda menos preocupada em justiça socioespacial.

Portanto, a conclusão principal do presente documento é que sediar estes megaeventos esportivos, principalmente os Jogos Olímpicos, não foi a forma mais justa de prover melhorias para a população da metrópole do Rio de Janeiro. Os investimentos concentrados em áreas de interesse privado e que residem os habitantes das classes mais altas da cidade exemplificam bem isso, uma vez que os benefícios gerados estão sendo sentidos por uma parcela da população muito pequena se comparada ao montante total de habitantes da Região Metropolitana. Em complemento à essa desigualdade nos investimentos, é preciso lembrar das milhares de famílias de baixa renda que foram completamente marginalizadas e submetidas a diversos atos desrespeitosos que pioraram significativamente as condições de vida dessas pessoas. Dessa forma, reconhece-se que obras importantes foram realizadas por conta da preparação para estes eventos e que, o “Legado Olímpico”, existe. Porém, o caráter desigual desse legado jamais poderá ser esquecido.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUTORIDADE PÚBLICA OLÍMPICA. “Matriz e Carteira de projetos”. 2016. Disponível em: < <http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/atualizacao/>>. Acesso em fevereiro de 2018

BARBER, M. “Moradores da Região Portuária Sofrem com as Obras Intermináveis do VLT”. 2016. Disponível em: <<http://rioonwatch.org.br/?p=23959>>. Acesso em março de 2018.

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. “Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro”. 2013. Disponível em: <<https://comitepopulario.files.wordpress.com/2012/04/dossic3aa-megaeventos-e-violac3a7c3b5es-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro.pdf>>. Acesso em fevereiro de 2018.

CIDADE OLÍMPICA. “BRT Transoeste muda o conceito de transporte público na cidade”. 2012. Disponível em: <http://www.cidadeolimpica.com/brt-transoeste-muda-o-conceito-de-transporte-publico-na-cidade/>. Acesso em fevereiro de 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO. “Obra mais cara da Olimpíada, linha 4 do metrô será inaugurada no Rio”. 2016 Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/esporte/olimpiada-no-rio/2016/07/1797054-obra-mais-cara-da-olimpiada-linha-4-do-metro-sera-inaugurada-no-rio.shtml>>. Acesso em Março de 2018.

GIAMBIAGI, F. “Depois dos Jogos: Pensando no Rio para o pós 2016”. 2015.

ITDP. “Análise do Impacto do BRT TransCarioca na Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro”. 2015. Disponível em: <brtdata.org/>. Acesso em março de 2018.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. “Rio de Janeiro: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016”. 2015.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. “Crise de mobilidade e megaeventos no Rio de Janeiro”. 2013. Disponível em: < <http://observatoriodasmetropoles.net.br/wp/crise-de-mobilidade-e-megaeventos-no-rio-de-janeiro/> >. Acesso em março de 2018.

O GLOBO. “Rio vai economizar R\$ 883 milhões ao ano com a Linha 4 do Metrô”. 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/rio-vai-economizar-883-milhoes-ao-ano-com-linha-4-do-metro-19824582#ixzz5AK02YQob>>. Acesso em março de 2018.

OSÓRIO, M. “Trajetória e perspectivas do estado do Rio de Janeiro no cenário de megaeventos”. Disponível em: < <http://www.ie.ufrj.br/datacenterie/pdfs/seminarios/pesquisa/texto2311.pdf> >. Acesso em março de 2018.

PEREIRA, R. H. M. e SCHWANEN, T, 2013. Tempo de Deslocamento Casa – Trabalho

no Brasil (1992-2009): Diferenças entre Regiões Metropolitanas, Níveis de Renda e Sexo. Texto para Discussão 1813. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

PIVA, N. “Porto Maravilha: erros e acertos da parceria entre público e privado na readequação de espaços públicos”. 2016. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/porto-maravilha-erros-e-acertos-da-parceria-entre-publico-e-privado-na-readequacao-de-espacos-publicos-c4wbzcxii8d96a152m5axv9g9>>. Acesso em Março de 2018.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. “Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT”. 2018. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/secpar/vlt>>. Acesso em março de 2018.

SAKAKI, F. “Olimpíadas: remoção de famílias no Rio pode ser tema de vestibular”. 2016. Disponível em: <<https://guiadoestudante.abril.com.br/blog/atualidades-vestibular/olimpiadas-remocao-de-familias-no-rio-pode-ser-tema-de-vestibular/>>. Acesso em março de 2018.

VLT CARIOCA. “Sobre o VLT”. 2018. Disponível em: <<http://vltrio.rio/transparencia/>>. Acesso em março de 2018.

ANEXO A - Tabela 1: Valorização imobiliária na cidade do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014

Região administrativa	Bairro	Mês	Valor m2	Variação no período
I RA POSTUÁRIA	SANTO CRISTO	08/09	R\$ 1.667	183,56%
		04/14	R\$ 4.727	
	GAMBOA	05/08	R\$ 1.514	346,30%
		04/14	R\$ 6.757	
	SAÚDE	01/09	R\$ 1.714	286,52%
		04/13	R\$ 6.625	
	CAJU	08/09	R\$ 1.571	78,80%
		03/13	R\$ 2.809	
II RA CENTRO	CENTRO	01/08	R\$ 2.177	280,34%
		04/14	R\$ 8.280	
	LAPA	01/08	R\$ 2.431	279,14%
		04/14	R\$ 9.217	
	BAIRRO DE FÁTIMA	01/08	R\$ 1.948	323,31%
		04/14	R\$ 8.246	
III RA RIO COMPRIDO	CIDADE NOVA	01/08	R\$ 1.477	366,35%
		04/14	R\$ 6.888	
	CATUMBI	01/08	R\$ 1.485	199,12%
		04/14	R\$ 4.442	
	ESTÁCIO	01/08	R\$ 1.194	433,92%
		04/14	R\$ 6.375	
	RIO COMPRIDO	01/08	R\$ 1.270	339,69%
		04/14	R\$ 5.584	
VII RA SÃO CRISTÓVÃO	SÃO CRISTÓVÃO	01/08	R\$ 1.331	362,06%
		04/14	R\$ 6.150	
	MANGUEIRA	01/08	R\$ 1.333	63,92%
		04/14	R\$ 2.185	
	BENFICA	01/08	R\$ 1.158	236,96%
		04/14	R\$ 3.902	
XXIII RA SANTA TERESA	SANTA TERESA	01/08	R\$ 1.850	298,22%
		04/14	R\$ 7.367	
IV RA BOTAFOGO	BOTAFOGO	01/08	R\$ 3.652	224,70%
		04/14	R\$ 11.858	
	CATETE	01/08	R\$ 3.210	239,25%
		04/14	R\$ 10.890	
	LARANJEIRAS	01/08	R\$ 3.315	221,42%
		04/14	R\$ 10.655	
	COSME VELHO	01/08	R\$ 3.317	212,69%
		04/14	R\$ 10.372	
	FLAMENGO	01/08	R\$ 3.506	186,65%
		04/14	R\$ 10.372	

		04/14	R\$ 10.050	
	GLORIA	01/08	R\$ 2.500	298,60%
		04/14	R\$ 9.965	
	HUMAITA	01/08	R\$ 3.850	223,92%
		04/14	R\$ 12.471	
	URCA	01/08	R\$ 4.961	162,31%
		04/14	R\$ 13.013	
	LARGO DO MACHADO	01/08	R\$ 3.556	243,17%
		04/14	R\$ 12.203	
V RA COPACABANA	COPACABANA	01/08	R\$ 3.613	217,35%
		04/14	R\$ 11.466	
	LEME	01/08	R\$ 4.223	180,58%
		04/14	R\$ 11.849	
	ARPOADOR	01/08	R\$ 7.249	92,43%
		04/14	R\$ 13.949	
	IPANEMA	01/08	R\$ 6.420	104,88%
		04/14	R\$ 13.153	
	LEBLON	01/08	R\$ 7.089	79,84%
		04/14	R\$ 12.749	
	SÃO CONRADO	01/08	R\$ 4.075	186,75%
		04/14	R\$ 11.685	
	VIDIGAL	01/08	R\$ 1.450	477,24%
		04/14	R\$ 8.370	
	GÁVEA	01/08	R\$ 4.176	213,12%
		04/14	R\$ 13.076	
	JARDIM BOTÂNICO	01/08	R\$ 5.121	157,00%
		04/14	R\$ 13.161	
	LAGOA	01/08	R\$ 5.547	124,14%
		04/14	R\$ 12.433	
VIII RA TIJUCA	TIJUCA	01/08	R\$ 1.985	269,52%
		04/14	R\$ 7.335	
	PRAÇA DA BANDEIRA	01/08	R\$ 1.649	320,80%
		04/14	R\$ 6.939	
IX RA VILA ISABEL	GRAJAÚ	01/08	R\$ 1.590	272,33%
		04/14	R\$ 5.920	
	MARACANÃ	01/08	R\$ 1.766	291,68%
		04/14	R\$ 6.917	
	VILA ISABEL	01/08	R\$ 1.571	286,70%
		04/14	R\$ 6.075	
	ANDARAÍ	01/08	R\$ 1.425	324,63%
		04/14	R\$ 6.051	
XXIV RA BARRA DA TIJUCA	BARRA DA TIJUCA	01/08	R\$ 3.752	153,01%
		04/14	R\$ 9.493	
	RECREIO DOS BANDEIRANTES	01/08	R\$ 3.156	121,42%
		04/14	R\$ 6.988	

	VARGEM PEQUENA	01/08	R\$ 2.087	120,17%
		04/14	R\$ 4.595	
	VARGEM GRANDE	01/08	R\$ 2.340	127,31%
		04/14	R\$ 5.319	
	CAMORIM	01/08	R\$ 1.698	223,73%
		04/14	R\$ 5.497	
XVI RA JACAREPAGUÁ	ANIL	01/08	R\$ 1.717	211,36%
		04/14	R\$ 5.346	
	CURICICA	01/08	R\$ 1.817	202,64%
		04/14	R\$ 5.499	
	JACAREPAGUA	01/08	R\$ 1.990	194,47%
		04/14	R\$ 5.860	
	PRAÇA SECA	01/08	R\$ 1.282	195,01%
		04/14	R\$ 3.782	
	PECHINCHA	01/08	R\$ 1.768	181,50%
		04/14	R\$ 4.977	
	TANQUE	01/08	R\$ 1.484	197,04%
		04/14	R\$ 4.408	
	TAQUARA	01/08	R\$ 1.620	187,78%
		04/14	R\$ 4.662	
	JACAREPAGUÁ/FREGUESIA	01/08	R\$ 1.990	184,92%
		04/14	R\$ 5.670	
	GARDENIA AZUL	06/08	R\$ 1.538	203,90%
		04/14	R\$ 4.674	
XXXIV RA CIDADE DE DEUS	CIDADE DE DEUS	09/08	R\$ 1.367	182,30%
		04/14	R\$ 3.859	

Fonte: FIPE/ZAP, 2014.